FERROVIA

GENOVA - OVADA - ACQUI - ASTI

Tronco Acqui-Nizza Monferrato

TRACCIATO PER LE VALLI DEL MEDRIO E DEL CERVINO

DELIBERAZIONE DEL COMITATO PEL MEDRIO E CERVINO

E

MEMORIALE

A S. E. IL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI

ED ALLA COMMISSIONE PARLAMENTARE

pei Provvedimenti Ferroviarii

Acqui, Tip. Lit. A. TIRELLI già Scovazzi
1888

Ferrovia Genova - Acqui - Asti

ATTO DI DELIBERAZIONE E SUSSEGUENTE MEMORIALE

DEL COMITATO

PEL TRACCIATO VAL MEDRIO E CERVINO

L'anno mille ottocento ottant'otto ed alli diciasette del mese di aprile in Acqui.

Radunatosi il Comitato pel **tracciato fra Acqui e Nizza Monf.** *per val Medrio e Cervino* della ferrovia *Genova-Acqui-Asti* sotto la presidenza del suo Vice-Presidente Cav. Balbi-Porta Giovanni Battista, sono intervenuti li signori Avv. Accusani Fabbrizio f. f. di Sindaco ed Ottolenghi dottore Ezechia assessore delegati del comune di Acqui, — Avvocato Rabachino Angelo consigliere provinciale pel mandamento di Mombaruzzo, — Roluti Angelo sindaco ed Ottavio Fontana consigliere delegati del comune di Mombaruzzo, — Thea geometra Bartolomeo segretario comunale e Scarsi Giuseppe consigliere delegati dei comuni di Fontanile e Castelletto-Molina, — Cav. dottor Ghiglia Francesco oltre il vice-presidente delegati del comune di Alice-Belcolle, — Ivaldi Guido assessore e Scovazzi Lorenzo delegati del comune di Quaranti, — Fossa Carlo sindaco delegato del comune di Castelrocchero. =

Apertasi la seduta, il vice-presidente comunicava anzitutto, che il benemerito Presidente del Comitato sig. avv. Eugenio Prato Giudice al Tribunale civile e correzionale di Torino non aveva potuto intervenire alla riunione per imprescindibili doveri d'ufficio, e ne rassegnava alcuni scritti per lo scopo dell'adunanza, dei quali venne data lettura.

Esponeva poi, che dopo le risultanze degli accurati ed esatti studi fatti dall'ingegnere Amedeo Peyron specialmente incaricato dal Comitato, dopo

i progetti redattisi dall'ingegnere governativo Giambastiani, dopo il voto unanime del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, che su relazione dell'ingegnere ispettore Borgnini dichiarava doversi sotto ogni rapporto preferire il *tracciato del Cervino* alla variante di *valle Bogliona,* — dopochè in questo stato di cose si aveva ragione di attendere, che i voti ardenti della città di Acqui e delle numerose popolazioni di val Medrio e Cervino sarebbero stati certamente soddisfatti, una nube verrebbe ora a stendersi su queste legittime e giustificate speranze. Il patto alla lettera *l*) dell'art. 5° della convenzione stipulata dall'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici colla Società Ferroviaria Mediterranea per la costruzione delle nuove ferrovie, *fra cui compresa la Genova Asti*, stabilirebbe il raggio minimo delle curve in quattrocento cinquanta metri per questa ferrovia, rimanendo così escluso il tracciato di val Medrio e Cervino, nel quale il raggio minimo delle curve è di soli 400 metri.

L'altro patto dell'art. 8 relativo agli innesti delle nuove linee, impianti ed ampliamenti dipendentine fissando per la stazione di Nizza Monferrato il concorso della Società nella spesa all'uopo preventivata per una quota di L. 287,000 accennerebbe purtroppo alla scelta del *tracciato Bogliona*, che richiede il trasporto di quella stazione con conseguente grave dispendio, mentre col tracciato Cervino si conserverebbe la stazione attuale, solo ampliandola, con una spesa relativamente minima in confronto di quella occasionata dal trasporto.

Ciò premesso, l'opera del Comitato ormai felicemente assicurata trovandosi minacciata da fatti imprevvisti, che per altro non sono tali da non potere essere rimossi dalle definitive superiori determinazioni, invita l'adunanza a prendere quelle deliberazioni, che meglio crederà per continuare efficacemente lo svolgimento del suo lavoro a vantaggio di un nobile intento, *che per tanti cospiqui comuni, per tanto numero di laboriose popolazioni è questione di vita o di morte*, intento, ripetesi, che ieri era raggiunto, ed oggi, se fallaci non sono le sinistre apparenze, troverebbesi inopinatamente posto in forse.

Apertasi così la discussione, tutti i delegati dei vari comuni furono concordi nel dichiarare, che gravissima era l'impressione prodotta sulle popelazioni delle valli del Medrio e Cervino, profondo il loro mal-

contento ed il fermento per le notizie corse, chè al punto in cui erano venute a trovarsi le cose, e dopo tante spese incontrate per gli studi fatti, motivi tecnici *di nessuna vera importanza sostanziale* potessero revocare la scelta del tracciato Cervino ormai nell'opinione di tutti moralmente fatta *dopo il parere unanime* del primo Corpo tecnico dello Stato il più competente in materia, il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici, che non emise il suo voto se non dopo avere cogli illuminati suoi criterii ponderato le ragioni economiche-commerciali, tecniche, amministrative, politiche e strategiche, che potevano determinare la scelta fra l' uno e l'altro tracciato.

L'adunanza, dopo passate in rassegna le molte ragioni, che dovevano mantenere ferma *la scelta avvisata da quel Supremo Consesso*, constatava con dolorosa meraviglia, che mentre per tutte le altre linee contemplate nella su accennata convenzione, di cui alcune d'importanza non certo minore se non maggiore della Genova Asti, fosse stato adottato per le curve il raggio minimo di **metri duecento cinquanta,** *solo invece per la Genova-Asti* fosse stato questo fissato in metri 450. Dopo ciò manifestava unanime la speranza, che era anche un voto ardentissimo, che la difficoltà potesse essere superata, o coll'abbassare di poco il minimum delle curve richiesto nella convenzione per la Genova-Asti (almen per tracciato Cervino), riducendolo a metri 400, o con qualche modificazione in tal parte al relativo progetto, che estenda il raggio delle curve a 450 metri. Avvertivano i delegati presenti, che i consigli dei varii comuni da essi rappresentati e *così pure il Consiglio Municipale della città di Acqui* avrebbero con regolari deliberazioni confermato questo voto.

Ed allo scopo di meglio ottenerne il compimento l'assemblea deliberava di indirizzare analogo memoriale a sua Eccellenza il Ministro dei Lavori Pubblici, ed all'Onorevole Commissione Parlamentare pei provvedimenti per le costruzioni ferroviarie.

Incaricava l'avv. Rabachino Angelo Consigliere Provinciale di redigere il verbale dell'adunanza ed il memoriale suddetto, di firmarlo pel Comitato e di farne eseguire la stampa a spese degli enti interessati.

Pel Comitato

Avv. RABACHINO ANGELO Consigliere Provinciale.

A SUA ECCELLENZA IL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI

ed all'Onorevole Commissione Parlamentare

PER I PROVVEDIMENTI PER LE COSTRUZIONI FERROVIARIE

Deliberatasi dal Parlamento la costruzione d'una linea ferroviaria, *che da Genova per Ovada-Acqui-Nizza Monferrato giungesse ad Asti*, l'ingegnere Giambastiani pel *tronco Acqui-Nizza* progettava due distinti tracciati, l'uno *per val Medrio e Cervino* e l'altro *per val Bogliona*, i quali riguardo alle condizioni tecniche principali vennero a risultare fra di loro nei rapporti emergenti dal seguente quadro:

INDICAZIONI	TRACCIATO PER	
	VAL CERVINO	VAL BOGLIONA
Costo della linea (tronco Acqui-Nizza) . . . . L.	6,172,000	6,282,000
Pendenza massima °/₀₀	14.50	13,32
Raggio minimo delle curve m.	400	500
Lunghezza della linea fra i punti di attacco e distacco dei due tracciati . . . . m.	18,364,06	15,757,46

Prima ancora della compilazione dei progetti governativi il comitato dei delegati dei comuni più direttamente interessati aveva fatto con gravi sacrifizii pecuniarii dei comuni stessi compilare un progetto dall'ingegnere Amedeo Peyron, pel quale era dimostrato sotto quanti ed essenziali rapporti sul tracciato Bogliona dovesse avere la preferenza

il tracciato Cervino. Questo progetto fu rassegnato a S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici accompagnato dai seguenti documenti:

I. Piano generale della località e della linea (scala da 1 a 25 m.);

II. Profilo longitudinale coll'indicazione degli allineamenti e curve del tracciato (scala di 1 a 25 m.);

III. Planimetria alla scala di 1 a 5000;

IV. Profilo longitudinale alla stessa scala;

V. Calcolo della spesa,

Dopo il progetto governativo dell'ingegnere Giambastiani si procedette dallo stesso ingegnere Peyron sempre d'incarico del Comitato a diligenti *studi comparativi* permessi negli uffici del Ministero dei Lavori Pubblici fra *i tracciati Cervino e Bogliona,* ed in due successivi memoriali dello stesso Comitato sulle relazioni dell'ingegnere Peyron *deliberati il 23 marzo ed il 3 maggio 1885* pure rassegnati a S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, si potè dimostrare all'appoggio di dati di fatti evidenti, che il tracciato Cervino e il Bogliona non ostante qualche piccola differenza puramente tecnica a favore di quest'ultimo, da non tenersi a calcolo, debbono considerarsi *(come pur è detto nella relazione Giambastiani) in eguali condizioni tecniche,* e che quindi i criterii, da cui doveva dipendere la scielta fra di essi non possono essere che le diverse condizioni di fertilità, commercio, densità di popolazione traffico ecc., *condizioni queste senza possibilità di confronto al tutto favorevoli al tracciato Cervino.*

Ai detti due memoriali furono uniti:

1° Una planimetria dello stato maggiore nella scala di 1 a 25000, dove vennero segnati i due tracciati.

2° Il profilo del tracciato Cervino.

3° Il profilo della variante Bogliona.

4° Un registro in cui vennero messi a confronto i principali dati tecnici delle due linee ed il riassunto generale del loro costo.

La planimetria, i profili e i dati contenuti nell'allegato IV furono desunti dal progetto Giambastiani, massime i Profili, quantunque ridotti in scala minore di quella, in cui furono presentati dal progettista, e

contengono pressochè tutti i dati e dettagli degli originali essendosi nei disegni uniti soltanto ommesse quelle particolarità, che non potevano in alcun modo presentare interesse.

Le risultanze degli anzidetti studi già avevano condotto il Consiglio Municipale della città di Acqui Capoluogo del Circondario omonimo a prendere nella memorabile seduta del 25 ottobre 1884 la seguente deliberazione a *voti unanimi* meno due astensioni:

« Che nell'*interesse del comune di Acqui* giova, che al tracciato « per valle Bogliona sia anteposto l'altro per valle Cervino sopra « Nizza — Incaricava quindi la Giunta di mettersi in relazione coi « membri del Comitato per valle Cervino allo scopo di fare tutti gli « atti, e concretare le proposte meglio addatte ad agevolare l'attua- « zione dei comuni desiderii. »

Gli stessi studi poi ed il progetto Giambastiani a relazione dell'ispettore generale ingegnere Borgnini condussero il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici a dichiarare a *voti unanimi*, che il tracciato Cervino doveva preferirsi sotto tutti i rapporti amministrativi, politici, tecnici, commerciali e militari.

Fu vivo a quest'annunzio il giubilo delle popolazioni interessate, che non ne repressero certo le oneste manifestazioni, e fu più viva la fede, che il giusto ed imparziale quanto pienamente illuminato ed autorevole responso sarebbe stato in fatto l'ultima parola nella questione della scelta dei due tracciati, questione a vero dire, che non è mai esistita, perchè dal lato del tracciato Bogliona nessun ente morale è mai sorto nonchè a sostenerlo, nonchè a richiederne l'adozione, ma neanco a desiderarlo. Unica manifestaziene al riguardo si ebbe in una ormai antica deliberazione della Giunta Municipale di Nizza Monferrato non in veste di ente direttamente interessato, ed in urto coll'opinione pubblica locale della stessa cittadinanza Nicese. Siffatta manifastazione, che non ebbe seguito nell'opinione di alcuno, venne dal Comitato del Cervino dimostrato essere senza fondamento sotto tutti gli aspetti coll'accennato memoriale 3 maggio 1885.

Intanto viene dal potere legislalivo definitivamente sancita la costruzione della ferrovia Genova-Asti, intanto le popolazioni di Acqui e delle

valli del Medrio e Cervino, si cullano nella dolce fiducia, che la nuova linea abbia in un tempo ormai breve a dar loro nuova vita, quando i giornali pubblicarono il testo della convenzione stipulata colla società ferroviaria Mediterranea per la costruzione di nuove ferrovie, compresa la Genova-Asti. Fu allora di dolorosa sorpresa (quanto imprevisto ed inopinato) il patto dell'art. 5° lettera *l*), il quale fissa per la sola Genova-Asti il raggio minimo delle curve in metri 450, mentre era noto, che nel progetto Giambastiani il raggio minimo di qualche curva del tracciato Cervino non era che di metri 400, e *mentre per tutte le altre linee*, compresa la Cuneo-Saluzzo, fu ammesso il raggio minimo di metri 250.

La sorpresa era aggravata dalla cifra della spesa di L. 287,000 per sola quota posta a carico della società per l'innesto della stazione di Nizza Monferrato, il che indica come non si tratti di solo ampliamento della stazione medesima, ma di trasporto dal luogo, in cui si trova, e di novello impianto per prestarsi al tracciato Bogliona, il che parrebbe pur troppo indicare come il contratto abbia avuto in vista l'adozione del tracciato stesso.

Siccome la fede nel trionfo di una causa, che si è convinti essere giusta, non si perde facilmente, siccome la fede nella giustizia ed imparzialità di chi governa e di chi legifera deve essere assoluta, le popolazioni trepidanti pel sommo bene, che temono di perdere, suggerirono alle proprie legittime rappresentanze ed al loro Comitato in ispecie di far pervenire al governo ed alla Camera dei Deputati il loro grido di dolore, e le ultime difese della loro santa causa, lusingandosi, che i timori, che le tengono in tanta ansia siano esagerati, siano anco mal concepiti, fors' anche senza causa sufficiente.

Ed in verità la popolazione acquese e degli estesi territori delle valli e convalli del Medrio e del Cervino, senza enumerare nuovamente una per una tutte le ragioni le tante volte proclamate, *in favore della prevalenza del tracciato Cervino* nel loro buon senso dicono, che se queste ragioni furono tali da indurre prima il governo a fare gli studi delle due varianti, e di poi il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici, il giudice il più illuminato e competente in materia, a dare la preferenza al tracciato Cervino, queste ragioni debbono essere ben gravi,

ben esaurienti, ben superiori a quelle, che sottilizzando nel piccolo si volessero addurre in contrario per qualche leggiera inferiorità tecnica, che non può influire nè sullo scopo in genere delle ferrovie, che debbono essere fatte a vantaggio delle popolazioni, nè sullo scopo in ispecie che si voglia attribuire alla linea, di cui si tratta.

Dicono le popolazioni acquesi, dicono le popolazioni del Medrio e del Cervino: *se per tutte le altre linee a costrursi, comprese nella stessa convenzione, si adottò per le curve il raggio minimo di metri 250, e perchè questo raggio dovrà proprio essere di tanto maggiore d'assai, (di 450 metri) solo per la Genova-Asti? E perchè non si potrà abbassare di soli 50 metri per ridurlo non a 250 metri ma a 400?*

E questo non può essere certo un inconveniente dal momento, che è notorio, che il raggio di 400 metri ed anche minore è *ormai ammesso in tutte le linee eziandio di primissima importanza*, come nella Genova-Asti-Torino, in cui prima di arrivare alla stazione di Busalla si ha una curva del raggio di metri 297, e dal momento che *risulterebbe dalla stessa relazione Giambastiani*, che *i due tracciati, non ostante la poca differenza del raggio per qualche curva in disfavore del Cervino*, debbono considerarsi come in *eguali condizioni tecniche.*

E quando si volesse mantenere il raggio minimo di metri 450 per la *sola Genova-Acqui-Asti* non deve essere impossibile modificare il progetto del Cervino per portare da metri 400 a 450 il raggio di quella qualche curva, che non lo avesse, il che non può neanco dar luogo ad un sensibile prolungamento e tanto più che l'art. 7. della convenzione non esclude la possibilità delle varianti anche *con eventuali allungamenti di tracciato*, che, si ripete, nel caso nostro non possono essere sensibili, oppure potrebbero eliminarsi coll'accorciamento del raggio delle curve più ampie.

Che la condizione del raggio di 450 metri non possa essere definitiva, o che definitivo non debba in tal parte rimanere il progetto di metri 450, ne assicura il comitato anche la considerazione, che dovendo la linea Genova-Asti attraversare alte colline non si possono per necessità di cose richiedere curve di troppo largo sviluppo e la considerazione anche, che la Società, che deve esercire la linea ha interesse a

ricavarne il maggior utile possibile, sotto il quale rapporto non si dà confronto fra il tracciato Cervino ed il Bogliona, giacchè il primo vive della vita *di nove comuni* con una popolazione di *dodici mila abitanti*, con un movimento agricolo annuale di duecento mila quintali, che per certi prodotti sarà decuplicato dalla nuova ferrovia, mentre il secondo tracciato toccherebbe *due soli comuni* per *di più distanti dalla linea*, con una popolazione di appena *duemila abitanti* e con uno scarso commercio di ventimila quintali di prodotti al massimo.

In breve la superiorità del tracciato Cervino su quello del Bogliona dal lato economico e commerciale è immensa, sia pel maggior numero dei comuni toccati, sia per la maggior ricchezza dei loro prodotti. E se è vero, che la più o meno grande utilità e produttività di una ferrovia dipenda in gran parte dalle condizioni economiche e dall'importanza commerciale dei paesi attraversati, se è vero, che la linea Genova-Acqui-Asti è essenzialmente di gran traffico, se è vero che il *tracciato Cervino* è capace di sviluppare un traffico, di gran lunga superiore a quello del tracciato Bogliona ed *estendentesi in pari tempo sull'intiera linea*, se tutto ciò è vero, come è verissimo, non sarà possibile per niuno dubitare, che il favore dovuto al tracciato Cervino non origini già dai soli interessi locali, *ma abbia invece sua base nell'interesse generale, col quale quelli locali si confondono, armonizzano, e ne sono un coefficiente altrettanto necessario, quanto nel nostro caso importantissimo.*

Vedasi al riguardo specialmente la relazione Peyron 20 marzo 1885 unita al memoriale 23 stesso mese.

Il concetto *del bene generale* fu sempre il maggior incoraggiamento per l'opera del Comitato non impicciolita da considerazioni d'interessi speciali, che al bene generale non concorressero e con esso non si conciliassero.

E se così in concreto non fosse, il Consiglio Superiore dei lavori pubblici che per indole della sua instituzione non può nè suoi responsi non mirare in prima linea all'interesse generale delle opere pubbliche, non avrebbe opinato in favore della scelta del tracciato Cervino.

Nè si dimentichi, che dopo tutto lo sviluppo complessivo delle curve

delle valli del Medrio e del Cervino *che pur sono di primo ordine* fra quelle del circondario d'Acqui è minore del totale delle curve della variante Bogliona.

Quanto alla maggior lunghezza del tracciato Cervino ha cessato questo fatto di avere importanza, dopochè fu dimostrato, ed è cosa notoria, (memoriale 3 maggio 1885) che ne deriva una differenza di tempo nel percorso di *meno di due minuti e mezzo di tempo con treni omnibus,* e *meno di due minuti con treni diretti*, e dopochè fu *ammessa la variante della stazione di Molare a beneficio di quel solo comune* quantunque essa prolunghi la linea *di un chilometro*, mentre i comuni in val Medrio e Cervino sono otto *non compreso* in questo numero quello di Acqui, che del tracciato Cervino si avvantaggia più di tutti sotto i rapporti economici, commerciali ed amministrativi.

Giustizia e parità di trattamento reclamano quindi, che il criterio della brevità assoluta *una volta abbandonato* non abbia *a rivivere* contro *il solo* tracciato del Cervino. Ed è pregio avvertire ancora, come la maggior brevità del tracciato Bogliona sia dovuta in gran parte ai due ripieghi della costruzione del nuovo tratto di ferrovia parallelo all'esistente da Acqui a Terzo sulla linea Acqui-Savona, ed al trasporto della stazione di Nizza, che è noto quanto sia pregiudicevole agli interessi di quella città. *Quando si mantenesse pel tracciato* Bogliona, *come si nantenne pel Cervino la stazione attuale di Nizza*, scomparirebbe in gran parte la loro differenza di lunghezza. E non si dimentichi, che il trasporto della stazione di Nizza per servire al tracciato Bogliona *allunga sensibilmente la linea Alessandria-Cavallermaggiore.*

Quanto a pendenze la differenza fra il tracciato Cervino ed il Bogliona è tanto minima da non essere apprezzabile — Pel primo d'altronde sono sensibilmente inferiori al massimo del 16 per mille ammesso nella convenzione.

Fra gli inconvenienti poi del tracciato Bogliona non devesi certo trasandare *quello già rilevato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, che cioè* dovendosi fare ivi una stazione di smistamento *a Terzo distante cinque chilometri appena da Acqui, dove già esiste una stazione principale*, si verrebbe con ciò a creare un imbarazzo non trascurabile per

l'esercizio, causa di per sè solo di non lieve discapito per la Società Esercente, oltre al danno gravissimo pel commercio della città d'Acqui.

E se si considerasse, che all'atto dell'esecuzione la *nuova* stazione di Terzo (*Terzo ne ha già una sulla ferrovia Acqui-Savona*) sarà forse abbandonata e per ragioni economiche e per facilità di manutenzione, e perchè non risulta di alcun vantaggio a questo comune, *come è dichiarato nella stessa relazione Giambastiani,* allora verrebbe pel tracciato Bogliona a perdersi una parte del vantaggio chilometrico su accennato.

Sicchè, dopo scartato *il Cervino*, anche i pochi vantaggi tecnici del Bogliona, è molto problematico, se nella costruzione saranno mantenuti, avendosi sempre presente l'art. 7. della convenzione, pel quale *salva l'approvazione preventiva del Governo, la società potrà introdurre in qualunque stadio delle costruzioni le varianti ai progetti approvati, le quali nel limite delle modalità generali fissate dalla convenzione avessero per oggetto di migliorare le condizioni della costruzione e* DELL'ESERCIZIO delle nuove linee *non esclusi* gli EVENTUALI ALLUNGAMENTI di *tracciato.*

Al Ministero dei Lavori Pubblici furono già a suo tempo consegnate varie relazioni dell'ingegnere Peyron, ed alcuni memoriali con dati statistici e comparativi corredati dagli altri documenti *su accennati*, e ci affida la lealtà dell'Onorevole ed Ecc.^{mo} Ministro, che saranno tutti sottoposti all'esame della Commissione Parlamentare e della direzione tecnica della Società costruttrice prima di addivenire ad una decisione definitiva.

Per le considerazioni esposte in tutti i suddetti documenli desunte da dati esatti somministrati dall'opera di persona d'indiscutibile capacità tecnica in fatto di ferrovia *e ricavate anche dalla stessa relazione Giambastiani;* — pel vantaggio della città di Acqui una delle principali stazioni balnearie d'Europa, che ha il legittimo diritto di chiedere, che nessuno degli elementi della sua futura prosperità vada disperso; pel vantaggio in linea di pura giustizia e di parità di trattamento, *senza offesa alcuna agli interessi generali, anzi favorendoli,* di numerose popolazioni, che i matematici dati statistici palesano per quale grave quota concorrono a sopportare le pubbliche imposte, erariali, comunali e provin-

ciali; pel vantaggio del traffico e del prodotto della ferrovia; *per l'omaggio al parere del Supremo corpo tecnico dello stato*, — confida i Comitato, che l'Onorevole Ministro e la Camera dei Deputati manterranno al tracciato del Cervino quella preferenza, che a tanto buon diritto gli spetta·

Si allegano le recenti deliberazioni dei Consigli Comunali di Mombaruzzo, Alice-Belcolle, Castelletto-Molina, Castelrocchero, Fontanile, Quaranti. (*)

Pel Comitato

Avv. RABACHINO ANGELO Cons. Provinciale

(*) Tali deliberezioni non furono stampate per l'urgenza del tempo e vennero mandate in originale alla Commissione pei provvedimenti ferroviarii.

La deliberazione del comune di Acqui sarà spedita in seguito.